



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8  
13 juillet 2007

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers

Groupe de travail spécial sur la révision de l'Accord  
européen relatif au travail des équipages des véhicules  
effectuant des transports internationaux par route (AETR)

**RAPPORT DE LA QUATRIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL SUR  
LA RÉVISION DE L'AETR**  
(Genève, 14-16 mai 2007)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
INTRODUCTION.....	1	3
<u>Première partie</u>		
Séminaire sur l'introduction du tachygraphe numérique.....	2-13	3
<u>Deuxième partie: Révision de l'AETR</u>		
I. PARTICIPATION.....	14	5
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour).	15	5
III. ÉTAT DES ADHÉSIONS À L'AETR (Point 2 de l'ordre du jour) ..	16	5
IV. DÉCISIONS PERTINENTES DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS (SC.1) ET DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (Point 3 de l'ordre du jour).....	17	5

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
V. EXAMEN DE PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'AETR (Point 4 de l'ordre du jour) .....	18-31	5
A. Propositions précédentes.....	18-27	6
B. Nouvelles propositions .....	28-31	8
VI. QUESTIONS DIVERSES (Point 5 de l'ordre du jour) .....	32	8
VII. RAPPORT DE LA RÉUNION (Point 6 de l'ordre du jour) .....	33	9

Annexe

DECLARATION DE LA FEDERATION DE RUSSIE, DE L'UKRAINE ET DU BELARUS.....		10
--	--	----

## **INTRODUCTION**

1. Le Groupe de travail spécial sur la révision de l'AETR a tenu sa quatrième session à Genève du 14 au 16 mai 2007. Cette session était divisée en deux parties : le 14 mai s'est tenu le séminaire sur l'introduction du tachygraphe numérique et les journées des 15 et 16 mai ont été consacrées à la révision de l'AETR. M. Bob Oudshoorn (Pays-Bas) a été élu président de cette session.

### **Première partie**

#### **SÉMINAIRE SUR L'INTRODUCTION DU TACHYGRAPHE NUMÉRIQUE**

2. Ont participé à ce séminaire des représentants des États membres de la CEE ci-après: Allemagne, Autriche, Belarus, Espagne, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suède, Turquie et Ukraine. La Commission européenne et les organisations non gouvernementales suivantes : Union internationale des transports routiers (IRU), Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph (projet MIDT) et Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE) étaient également représentées. Les sociétés Siemens AG et Stoneridge Electronics ont participé en tant qu'invités du secrétariat.

3. Le représentant de la Commission européenne a, sur la base d'une présentation PowerPoint, rappelé les grandes lignes de l'introduction du tachygraphe numérique dans l'Union européenne et décrit les différents aspects de sa mise en œuvre. Le président de la session a souhaité que les pays non UE puissent bénéficier des expériences des pays européens et être aidés au niveau technique. Les délégués de l'Ukraine et de la Fédération de Russie se sont inquiétés de la traduction en langue russe des programmes de méthodologie pour les utilisateurs et les documents établis par les fabricants. Concernant ce dernier point, le représentant de la Commission européenne a indiqué que la traduction en langue russe des documents relevait de la responsabilité des fabricants. Le secrétariat a précisé qu'il ferait tout son possible pour que la traduction de la version russe de l'appendice IB (plus de 250 pages), annexé à l'AETR, soit lancée au cours de cette année, mais que préalablement il était nécessaire que les versions consolidées en anglais et français (qui consiste en une adaptation au contexte de l'AETR de l'Annexe 1B du Règlement CEE 3821/85 amendé de l'UE) soient réalisées.

4. Cette présentation fut suivie de celle du Secrétaire général de Corte qui est entré dans les détails techniques de la mise en oeuvre du tachygraphe numérique. Ces deux présentations PowerPoint, ainsi que les recommandations et lignes directrices établies par le MIDT sur les différents aspects techniques liés à cette mise en œuvre, sont disponibles sur le site Internet de la CEE-ONU à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr\\_tacho\\_only.htm](http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr_tacho_only.htm)

5. D'une manière générale, les pays AETR non UE ont été invités à coopérer avec les pays de l'UE afin d'éviter des duplications d'efforts, et de limiter ainsi les coûts de mise en œuvre du tachygraphe numérique sur leur territoire. Ils ont été également invités à s'adresser au projet MIDT pour avoir des réponses sur des points spécifiques. À titre d'exemple, il a été indiqué que l'homologation type des cartes avait demandé 4 mois au Portugal dans le cadre d'une coopération alors que si la même démarche avait été faite individuellement, cela aurait pris 18

mois. L'Allemagne, l'Autriche, l'Estonie, les Pays-Bas et la Suède, se sont déclarés prêts à partager leur expérience et ont souhaité la mise en place d'un système d'aide.

6. Concernant l'homologation type du système du tachygraphe numérique (appareil de contrôle et carte à mémoire), il a été rappelé que cette tâche revenait aux pays et que le certificat d'homologation y afférent ne pouvait être délivré que sur présentation des certificats de fonctionnement, de sécurité et d'interopérabilité des éléments constitutifs de l'ensemble. Si les essais de fonctionnement peuvent être effectués par un laboratoire national, en revanche, les essais de sûreté ne pourront être effectués que dans un des laboratoires ITSEC (Allemagne, France, Pays-Bas et Royaume-Uni) et les essais d'interopérabilité que par le laboratoire désigné par la Commission européenne, situé à Ispra en Italie.

7. Suite à une question posée par le secrétariat concernant une éventuelle coopération au sein des pays de la Communauté des Etats indépendants, le représentant de la Fédération de Russie a précisé qu'il n'y avait pas d'accord officiel mais que la question était à l'étude au plan pratique. Il a également indiqué que, pour leurs transports nationaux, les véhicules lourds doivent être équipés d'un tachygraphe électromécanique et que des contrôles sont effectués sur route et en entreprise, les feuilles d'enregistrement devant être conservées pendant un an. Il a estimé qu'à l'horizon 2010, un quart de la flotte des véhicules faisant du transport international sera équipé de tachygraphes numériques.

8. Au cours de ce séminaire, ont été abordés les sujets de la sécurité du système, de l'homologation des ateliers, de la délivrance des cartes, de la protection des données et de la gestion des risques. Ces différents points avaient déjà été détaillés dans le document ECE/TRANS/SC.1/2006/9 mais le séminaire a permis de préciser concrètement certains aspects de leur mise en œuvre et de sensibiliser les pays non UE sur des problèmes spécifiques de cette mise en œuvre.

9. Ainsi, sur la gestion des risques, il a été fortement conseillé aux pays AETR non UE de mettre en place une procédure en la matière même si cette procédure n'est pas obligatoire.

10. Concernant le coût de la délivrance des cartes, il a été indiqué que, dans les pays de l'UE, celui-ci variait d'un pays à l'autre en fonction des décisions politiques prises en la matière (Espagne : 25 euros, Finlande : 100 euros, Pays-Bas : 70 euros). Quant au délai nécessaire à ERCA, organisme chargé par la Commission européenne de gérer le système cryptographique du tachygraphe numérique, pour délivrer les clés aux autorités compétentes des pays de l'UE, il était de 3 à 6 mois. Il a été rappelé que la délivrance de ces clés cryptographiques était un préalable à la délivrance des cartes.

11. Concernant l'homologation des ateliers, il a été souligné que les pays AETR non UE devront définir tout un ensemble de règles dans leur législation qui devront couvrir tous les aspects (équipement en matériel, qualification et formation du personnel notamment). Cette réglementation devra inclure également une procédure disciplinaire ainsi que des contrôles réguliers de ces ateliers. Dans ce domaine, les pays AETR ont été invités à s'inspirer des expériences des pays de l'UE.

12. S'agissant de la protection des données, la Fédération de Russie, le Belarus et l'Ukraine ont indiqué que leur législation sur la protection des données devra être modifiée pour répondre aux exigences concernant la protection des données qui figureront sur les cartes.

13. Afin de faciliter la tâche législative des pays AETR non UE, le représentant de CORTE a indiqué qu'il procédera à un recensement des législations prises au niveau des pays de l'UE pour introduire le tachygraphe numérique et que ces législations seront mises à disposition sur Internet.

## **Deuxième partie**

### **RÉVISION DE L'AETR**

#### **I. PARTICIPATION**

14. Ont participé à cette deuxième partie des représentants des États membres de la CEE ci-après: Allemagne, Autriche, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Espagne, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suède, Turquie et Ukraine. La Commission européenne et l'organisation non gouvernementale suivante : Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également représentées.

#### **II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/SC.1/AC.6/7

15. L'ordre du jour a été adopté sans modification.

#### **III. ÉTAT DES ADHÉSIONS À L'AETR (Point 2 de l'ordre du jour)**

16. Le secrétariat a informé le Groupe de travail spécial que le nombre des Parties contractantes à l'AETR s'élevait désormais à 48 à la suite de l'adhésion du Monténégro le 23 octobre 2006 et de San Marin le 25 avril 2007.

#### **IV. DÉCISIONS PERTINENTES DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS (SC.1) ET DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI) (Point 3 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/SC.1/379 et ECE/TRANS/192

17. Le Groupe de travail a été informé des décisions pertinentes prises par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à sa centième session (octobre 2006) et par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-neuvième session (6-8 février 2007).

V. EXAMEN DES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'AETR (Point 4 de l'ordre du jour)

A. Propositions précédentes

Documents : ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6 et documents informels de la session N°1 et 2

18. Le groupe de travail spécial a procédé à un examen point par point des propositions de modification contenues dans le tableau préparé par le secrétariat en liaison avec la Commission européenne (document ECE/TRANS/SC.1/2006/1/Rev.1 examiné avec le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1 et les documents informels N°1 et 2). Les remarques ont porté sur les points ci-après.

19. Article 1 p): remplacer le renvoi à «l'article 8, paragraphe 4» par un renvoi à «l'article 8, paragraphe 6».

20. Article 2, paragraphe 2: l'alinéa a) a été supprimé. Lors de l'évocation de ce point, la Fédération de Russie, appuyée par l'Ukraine et le Belarus, ont soulevé le problème de conflit de loi entre le paragraphe 1 de cet article et l'article 2.2 du Règlement de l'UE n°561/06 (applicable depuis le 11 avril 2007) qui, selon ces délégations, serait contraire aux dispositions de l'AETR. Après de longs débats sur cette question qui ont mis en exergue des positions divergentes entre les pays représentés de l'UE et la Commission européenne d'une part et les trois délégations précitées d'autre part, ces dernières ont élaboré une déclaration qui est reprise en annexe du présent rapport. À ce sujet, le secrétariat, invité à préciser l'interprétation à donner, a indiqué qu'il n'avait ni le pouvoir ni le mandat de se prononcer sur une question d'interprétation juridique d'un traité et que ce pouvoir appartenait uniquement à une Cour de justice internationale.

21. Article 3, paragraphe 2: le texte a été remplacé par le suivant : *«Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un État non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux prescriptions de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement remplies à la main par le conducteur pour la période de temps écoulée à partir de son entrée sur le territoire de la première Partie contractante.»*

22. Article 6, paragraphes 1 et 5: différences entre le texte russe et le texte anglais à corriger (voir document informel n° 2 de la session). Il a été demandé aux délégations russophones de vérifier la version russe afin qu'elle corresponde exactement au texte anglais et français.

23. Article 7, paragraphe 3: supprimer les crochets.

24. Article 8: La Fédération de Russie a proposé de réintroduire le texte du paragraphe 5 contenu dans le ECE/TRANS/SC.1/2006/2, à savoir : *« 5. Dans le cas des transports de voyageurs auxquels le paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 6, est applicable, une période de repos hebdomadaire peut être reportée à la semaine suivant celle au titre de laquelle le repos est dû et rattachée au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine. »*

- Concernant le paragraphe 6, la proposition de modification présentée par la Commission européenne, contenue dans le ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1, et modifiée à nouveau dans le document informel n° 1, a été longuement discutée mais aucun accord n'a pu être obtenu sur la rédaction définitive à adopter. De son côté, la Fédération de Russie a remis une rédaction différente qui n'a pas été discutée.
- La nouvelle rédaction du paragraphe 8 telle que proposée dans le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2007/1 a été adoptée au niveau de la version anglaise. Concernant les versions française et russe difficilement compréhensibles en l'état, il a été demandé de revoir leur rédaction afin qu'il y ait similitude entre les 3 versions. Pour la version française, il conviendra de lire:

*« 8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journalier et les temps de repos hebdomadaire réduits, pris hors du point d'attache, peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que **ledit véhicule soit équipé, pour chaque conducteur, d'un matériel de couchage convenable comme prévu par le constructeur lors de la conception du véhicule, et qu'il soit à l'arrêt.** »*

Pour la version russe, un texte sera présenté par la Fédération de Russie.

25. Article 8 bis : version française uniquement, supprimer le mot « deux » au deuxième tiret comme dans les versions anglaise et russe.

26. Article 12 :

- Au paragraphe 1 b), ajouter à la fin du premier tiret, après « et/ou sur les sorties imprimées, », les mots « *le cas échéant* ».
- Au paragraphe 1c), remplacer le troisième alinéa par le texte ci-après:

*«—La compensation pour la réduction des temps de repos hebdomadaire en application du paragraphe 6 de l'article 8;».*

- La proposition de la Commission européenne visant à remplacer le paragraphe 6 de l'article 12 comme indiqué ci-après, a été discutée sans toutefois parvenir à un consensus:

*«6 a) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.*

*6 b) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.*

*À titre d'exception, lorsqu'est constatée une infraction qui a été commise par une entreprise sise dans une autre Partie contractante ou dans un pays non Partie contractante, la sanction est infligée conformément à la procédure prévue dans l'accord bilatéral de transport routier conclu entre les Parties en cause.*

*Les Parties contractantes examineront, à compter de 2011, l'éventualité de supprimer l'exception prévue au paragraphe 6 b), à condition qu'elles le souhaitent toutes.»*

27. Annexe, article 12 : au paragraphe 7 a) et b), le Groupe spécial a décidé de remplacer les dates par une référence à l'entrée en vigueur de l'amendement. La nouvelle rédaction se lirait comme suit, sachant que les conditions d'application seront définies dans un nouvel article 13 bis relatif aux dispositions transitoires : « *A partir de la date définie à l'article 13 bis du présent Accord, les durées visées aux points i) et iii) couvriront la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents. Quant au nouvel article 13 bis (Dispositions transitoires), il se lirait comme suit : « Les dispositions visées à la fin des paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'annexe au présent Accord s'appliqueront six mois après l'entrée en vigueur du présent amendement. »*

## B. Nouvelles propositions

Document: ECE/TRANS/SC.1/2006/7 et document informel n°3

28. Le groupe de travail spécial a souhaité examiner les documents précités préparés par le secrétariat afin d'accélérer le processus de décision du SC.1. Le secrétariat a rappelé le contexte des propositions qui y sont contenues. Il a précisé que le modèle de formulaire d'attestation d'activités présenté était inspiré de celui adopté par la Commission européenne le 12 avril 2007 (JO L 99 du 14/04/07).

29. Lors de l'examen de ces documents, plusieurs remarques ont été émises qui ont conduit à modifier le texte préparé par le secrétariat. Ainsi, l'Accord serait complété par un nouvel article 12 bis (Mesures visant à faciliter les contrôles sur route) qui se lirait comme suit:

« 1. Afin de faciliter les contrôles au plan international, des modèles de formulaire type seront en tant que de besoin introduits dans l'Annexe au présent Accord qui est complétée à cet effet par un nouvel Appendice 3. Ces formulaires seront introduits ou modifiés selon la procédure définie à l'article 22 *ter*.

**2. Les formulaires** insérés dans l'Appendice 3 n'ont aucun caractère obligatoire. **Toutefois, s'ils sont utilisés, ils devront respecter le contenu tel que défini, notamment en ce qui concerne la numérotation et l'ordre des rubriques.** Les Parties contractantes pourront compléter ces formulaires par d'autres informations pour répondre à des besoins au niveau national ou régional mais ces informations supplémentaires ne pourront en aucun cas être exigées pour les transports provenant d'une autre Partie contractante ou d'un pays tiers **et devront apparaître de manière totalement séparées.**

**3. Ces formulaires seront acceptés en cas de présentation lors d'un contrôle routier effectué sur le territoire des Parties contractantes au présent Accord, y compris celles**



**qui sont membres de l'Union européenne au cas où des formulaires de type équivalent seraient utilisés sous couvert de la législation communautaire. De même, les formulaires définis par la législation de l'Union européenne relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels seront reconnus comme valables sur le territoire des Parties contractantes non membres de l'Union européenne, pour tout transport effectué sous couvert de l'Accord. »**

30. Concernant le formulaire lui-même, il a été indiqué que le projet présenté sera complété par des notes explicatives.

31. L'ensemble des modifications apportées par le Groupe spécial sera intégré dans le tableau repris dans le document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2. Parallèlement, le secrétariat préparera un projet de texte officiel visant à introduire les modifications dans l'AETR.

#### VI. QUESTIONS DIVERSES (Point 5 de l'ordre du jour)

32. Le Groupe spécial a décidé d'annuler la réunion supplémentaire prévue le 2 juillet en raison de l'impossibilité de pouvoir disposer du rapport de la présente réunion et de nouvelles propositions dans les 3 langues avant cette date.

#### VII. RAPPORT DE LA RÉUNION (Point 6 de l'ordre du jour)

33. Le présent rapport a été établi par le secrétariat en liaison avec le président du groupe. Il sera soumis à l'adoption du SC.1 lors de sa prochaine session (16-18 octobre 2007).

Annexe

**Déclaration de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et du Belarus**

*(voir paragraphe 20 du présent rapport)*

1. Le représentant de la Commission européenne a informé les membres du Groupe spécial de l'entrée en vigueur le 11 avril 2007 du Règlement (CE) N° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (ci-après appelé le Règlement).
2. Conformément aux paragraphes 2.2 a) et 2.2 b) de l'article 2 du Règlement, ce dernier s'applique, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués:
  - a) exclusivement dans la Communauté, ou
  - b) entre la Communauté, la Suisse et les pays parties à l'Accord sur l'Espace économique européen (EEE).
3. Cette disposition établit que, sur le territoire de certaines Parties contractantes (Etats de l'UE) à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), signé à Genève le 1<sup>er</sup> juillet 1970, des règles autres que celles de l'AETR (c-à-d le Règlement 561) seront applicables.
4. L'avis des délégations de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et de la République du Belarus est qu'une telle position est contraire au paragraphe 1 de l'article 2 de l'Accord AETR, en vertu duquel l'Accord AETR s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante, y inclus les Etats membres de l'UE, la Suisse et les pays membres de l'Espace économique européen qui sont signataires de l'AETR.
5. Le représentant de l'IRU, M. Damian Viccars, a signalé qu'une non application des dispositions de l'AETR sur le territoire des pays cités aux paragraphes 2.2 a) et 2.2 b) de l'article 2 du Règlement susmentionné pourrait aller à l'encontre de l'article 27 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités internationaux, en vertu duquel une partie à un accord international ne peut pas se référer aux dispositions de sa législation nationale/interne pour justifier la non application d'un accord international.
6. A ce propos, les délégations de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et de la République du Belarus ont adressé au représentant de la Commission européenne une requête pour que la Commission apporte une clarification formelle sur la question de l'applicabilité du Règlement 561/2006 aux transporteurs routiers des pays Parties contractantes à l'AETR, non membres de l'UE, lorsqu'un transport par route est effectué sur les territoires mentionnés aux paragraphes 2.2 a) et 2.2 b) de l'article 2 du Règlement, et qu'elle présente cette clarification aux membres du Groupe de travail des transports routiers

(SC.1) lors de sa prochaine session (octobre 2007) avant de considérer les propositions d'amendement à l'AETR.

7. Les délégations de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et de la République du Belarus ont également déclaré que l'acceptation du compromis relatif aux propositions d'amendement concernant les articles 6 à 8 de l'AETR ne serait possible qu'après règlement du problème mentionné ci-dessus.
8. En sus, les délégations de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et de la République du Belarus ont demandé au représentant de la Commission européenne de communiquer à tous les pays membres de l'UE leur demande formelle de ne pas appliquer les dispositions du Règlement, en lieu et place de l'Accord AETR, pour les opérations de transport effectuées exclusivement sur le territoire de l'UE, de la Suisse et de l'EEE par des compagnies enregistrées dans d'autres Parties contractantes, et ce jusqu'à ce que la clarification précitée soit apportée.

-----